Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10818**
18. Wahlperiode

11.01.2017

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes

A. Problem und Ziel

Mit dem verstärkten Einsatz von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (River Information Services – RIS), insbesondere der Einführung einer Nutzungspflicht des automatischen Schiffsidentifikationssystems (Automatic Identification System – AIS) in der Binnenschifffahrt werden Regelungen zur Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erforderlich.

Der Gesetzentwurf schafft eine Rechtsgrundlage für die WSV, die von den Binnenschiffen ausgesendeten AIS-Daten z. B. für Verkehrs-, Unfall-, Schleusen- und Liegestellenmanagement oder für eigene statistische Zwecke nutzen zu können. Damit werden die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie die Umweltfreundlichkeit, Interoperabilität und Effizienz des Verkehrssystems Binnenschiff/Wasserstraße erhöht. Gleichzeitig sollen die Daten auch für die amtliche Verkehrsstatistik sowie für die Erhebung von Schifffahrtsgebühren nutzbar gemacht werden.

Darüber hinaus wird die WSV mit der Gesetzesänderung in die Lage versetzt, bei ihr vorhandene RIS-Daten den Transportbeteiligten zur Optimierung der Logistikkette zur Verfügung zu stellen.

Um den Betrieb der Schifffahrtsanlagen wirtschaftlicher zu gestalten, ist in Zukunft vermehrt eine Automatisierung und Fernbedienung von Schifffahrtsanlagen, z. B. von Schleusen, erforderlich. Dadurch fallen bei der WSV in zunehmendem Maße Betriebs-, Audio- und Videodaten an, für deren Erhebung, Verarbeitung und Nutzung eine Rechtsgrundlage geschaffen wird, die Datenmissbrauch verhindert.

Des Weiteren setzt der Entwurf eine Entschließung des Bundesrates vom 11.02.2011 (BR-Drs. 879/10) um, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, im Binnenschifffahrtsaufgabengesetz eine angemessene Speicherfrist für die im Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB) vorgehaltenen Daten vorzusehen, damit Verursacher von illegalen Einleitungen wassergefährdender Stoffe in die Bundeswasserstraßen besser ermittelt werden können.

Abschließend erfolgen mit dem Gesetzentwurf redaktionelle Änderungen, die sich vorwiegend aus der Neubezeichnung der Bundesministerien, dem veränderten Aufbau der WSV und aktualisierten Verweisen auf geänderte Rechtsnormen ergeben.

B. Lösung

Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes mit dem Ziel, eine Rechtsgrundlage für die WSV zum Erheben, Verarbeiten und Nutzen von Daten zur Erfüllung von konkret bezeichneten Verwaltungsaufgaben zu schaffen.

C. Alternativen

Beibehalten des bisherigen Rechtszustandes und damit u. a. keine Nutzung von AIS-Daten durch die WSV.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es wird kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Regelungen entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft. Die Regelungen schaffen eine Grundlage dafür, dass bestehende statistische Auskunftspflichten künftig in automatisierter Form erfüllt und somit Zeitaufwand und Kosten bei den Auskunftspflichtigen verringert werden können. Sofern das Statistische Bundesamt die Qualität der übermittelten WSV-Daten als ausreichend erachtet, zeichnet sich ein Entlastungspotenzial in Höhe von rund 360 000 Euro ab.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Seiten der Verwaltung entsteht geringer Erfüllungsaufwand in Höhe von maximal 20 000 Euro durch die Erweiterung bzw. Neuanschaffung einer Datenbanksoftware für die zentrale Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten und Patenten.

Weiterer einmaliger Erfüllungsaufwand über 65 000 Euro entsteht durch die Einrichtung einer Internetschnittstelle, mit deren Hilfe gewisse bei der WSV vorhandene RIS-Daten Transportbeteiligten zur Verfügung gestellt werden sollen. Für den dauerhaften Betrieb und die Pflege dieser Schnittstelle wird mit jährlichen Kosten in Höhe von 55 000 Euro gerechnet.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere die Verbraucherpreise, sind nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 11. Januar 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 951. Sitzung am 25. November 2016 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anlage 1

Entwurf

eines

Dritten Gesetzes zur Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes

Vom…

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Binnenschifffahrtsaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl I S. 2026), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

   „5. hinsichtlich der auf Bundeswasserstraßen an Bord von Wasserfahrzeugen befindlichen Personen die Abwehr von Gefahren für Leben und Gesundheit und die Sicherung einer angemessenen Unterbringung,“.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1

      aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

         aaa) In Nummer 1 werden die Wörter „im Geltungsbereich dieses Gesetzes“ durch die Wörter „eines Mitgliedstaates der Europäischen Union“ ersetzt.

         bbb) Die Nummern 2 und 3 werden wie folgt gefasst:

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

„2. einer natürlichen Person gehört, die nicht Angehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union ist oder ihren Wohnsitz nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union hat, oder

3. einer juristischen Person oder Personenvereinigung gehört, die ihren Sitz nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union hat."

bb) In Satz 2 werden die Wörter „Das Gleiche gilt" durch die Wörter „Satz 1 gilt auch" ersetzt.

cc) Folgender Satz wird angefügt:

„Satz 1 Nummer 3 gilt trotz eines Sitzes einer juristischen Person oder Personenvereinigung in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, wenn

1. natürliche Personen, die nicht Angehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sind, oder

2. natürliche Personen ohne Wohnsitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder

3. juristische Personen oder Personenvereinigungen ohne Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union

unmittelbar oder mittelbar über die willensbestimmende Mehrheit der Anteile, des Kapitals oder der Stimmrechte verfügen."

b) In Absatz 2 Nummer 3 werden die Wörter „und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft" gestrichen.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „auf schriftlichen Antrag" werden durch die Wörter „auf Antrag" ersetzt.

bbb) Die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung" werden durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur" ersetzt.

bb) In Satz 4 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung" durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur" ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 einleitender Satzteil und Absatz 4 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

   b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

      aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

         aaa) Die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ werden durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

         bbb) Die Wörter „Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit“ durch die Wörter „Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit“ ersetzt.

      bb) In Satz 2 wird die Angabe „1, 2, 2a,“ gestrichen.

   c) In Absatz 6 Nummer 2 wird im einleitenden Satzteil das Wort „Wasserschutzpolizeien“ durch das Wort „Polizeidienststellen“ ersetzt.

4. § 3a wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

   b) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

   „Im Rahmen des Auftrags unterstehen die juristischen Personen der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.“

5. In § 3b Absatz 1, § 4 Absatz 2 Satz 1, § 6 a Absatz 1 Satz 2, § 7 Absatz 6 Satz 2, § 12 Absatz 3 und § 15 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

6. In § 3c wird die Überschrift wie folgt gefasst:

„§ 3c

Angleichung der Wettbewerbsbedingungen“.

7. § 3d wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 3d

Berufszulassung von Unternehmern“.

b) In Satz 1 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

8. § 3e Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Ermächtigungen nach § 3 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 und 6, und Absatz 4, auch in Verbindung mit Absatz 6, und § 3b Absatz 1 können durch Rechtsverordnung auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt übertragen werden. § 3 Absatz 3 und 7 gilt für Rechtsverordnungen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt entsprechend. Zum Erlass der Rechtsverordnung nach Satz 1 werden ermächtigt

1. im Falle des § 3 Absatz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam,
2. in den übrigen Fällen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das des Einvernehmens mit anderen Bundesministerien insoweit bedarf, als es für das Gebrauchmachen von der zu übertragenden Ermächtigung erforderlich wäre.“

9. In § 6 Absatz 1a werden die Wörter „nach § 1 Nummer 2“ durch die Wörter „nach § 1 Absatz 1 Nummer 2“ ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

10. § 6a Absatz 4 wird aufgehoben.

11. In § 7 Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „fünftausend Euro“ durch die Wörter „zehntausend Euro“ ersetzt.

12. § 8 wird wie folgt gefasst:

„§ 8

Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten im Binnenschiffsverkehr

(1) Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dürfen, soweit dies zum Betrieb von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten, insbesondere für Verkehrsinformationen und zum Verkehrsmanagement, erforderlich ist, folgende Daten erheben, verarbeiten und nutzen:

1. die Identifikationsmerkmale eines in ein Schiffsregister eingetragenen oder mit einer amtlichen Funkstellenkennzeichnung versehenen Wasserfahrzeugs oder Verbandes, ausgenommen Sportfahrzeuge, bestehend aus:
   a) Schiffsname,
   b) Register,
   c) See- und Küstenfunkstellenkennzeichnung,
   d) IMO-Schiffsidentifikationsnummer,
   e) einheitliche europäische Schiffsnummer,
   f) Unterscheidungssignal oder Funkrufzeichen,
   g) Typ, Länge und Breite des Wasserfahrzeugs,
   h) Art, Länge und Breite eines Verbandes,
   i) Baujahr,
   j) Nationalität,
   k) Tragfähigkeit oder Verdrängung,

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

l) Tiefgang,

m) Maschinenleistung,

n) Anzahl und Größe von Schubleichtern oder geschleppten Gefäßen,

o) höchstzulässige Fahrgastzahl bei Tagesausflugsschiffen,

p) Anzahl der Betten bei Kabinenschiffen,

2. die Identifikationsmerkmale eines Sportfahrzeugs, bestehend aus:

a) Name,

b) Bauart,

c) Baujahr,

d) Länge und Breite,

e) Nationalitätenkennzeichen,

f) sonstige amtliche oder amtlich anerkannte Kennzeichen,

3. die Identifikationsmerkmale des Eigentümers, Ausrüsters, Charterers, Mieters, Gebührenschuldners oder Führers eines Wasserfahrzeugs, bestehend aus:

a) Familienname,

b) Geburtsname,

c) Vornamen,

d) Anschrift,

4. Start- und Zielhafen, Fahrtweg, letzter Auslauf- und nächster Anlaufhafen, voraussichtliche Abfahrts- und Ankunftszeit, auch an auf dem Fahrtweg liegenden Schifffahrtanlagen, Position zum Zeitpunkt der Datenerhebung, Geschwindigkeit, Fahrtrichtung, Status, Anzahl der blauen Kegel oder Lichter sowie Tiefgang,

5. Ladungsdaten, insbesondere Güterart, HS Code, Ladehafen, Bestimmungshafen und Größe der Landung (in Tonnen) sowie bei Gefahrgut zusätzlich die Güterbezeichnung, Ladungs-Code, Klasse, Verpackungscode und die UN-Nummer.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Satz 1 gilt nicht für Wasserfahrzeuge der Bundeswehr und der Behörden des Bundes und der Länder, sofern sie zur Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben bestimmt sind.

(2) Soweit dies zur Erstellung eigener Statistiken erforderlich ist, dürfen die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Daten nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4 und 5 mit Ausnahme des Schiffsnamens, der IMO-Schiffsidentifikationsnummer, der einheitlichen europäischen Schiffsnummer und der amtlichen oder amtlich anerkannten Kennzeichen erheben, speichern und nutzen.

(3) Soweit dies zur Erhebung von Schifffahrtsgebühren erforderlich ist, dürfen die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Daten nach Absatz 1 Satz 1 und eine Bankverbindung der Gebührenschuldner erheben, speichern und nutzen.

(4) Soweit dies zur Unterstützung der Unfallbekämpfung erforderlich ist, dürfen die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Daten nach Absatz 1 Satz 1 sowie Aufzeichnungen des Binnenschifffahrtssprechfunks und die Anzahl der an Bord befindlichen Personen erheben, speichern und nutzen.

(5) Soweit dies zur Steuerung des Betriebsablaufs der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen erforderlich ist, dürfen die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Audio-, Video- und Betriebsdaten erheben, speichern und nutzen.

(6) Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dürfen die Daten nach den Absätzen 1 bis 5 den Polizeidienststellen der Länder übermitteln, soweit dies zur Wahrnehmung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben nach Maßgabe der mit den Ländern geschlossenen Vereinbarungen erforderlich ist. Die Daten nach Satz 1 dürfen nicht zur Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten verwendet werden mit Ausnahme von

1. Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr oder sonst in einem auf die Schifffahrt bezogenen Zusammenhang mit Wasserfahrzeugen stehen,
2. Straftaten nach § 100a Absatz 2 Strafprozessordnung.

(7) Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dürfen die Daten nach den Absätzen 1 bis 5 zum Zwecke

1. der Durchführung von Verwaltungsaufgaben nach

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

a) diesem Gesetz, dem Seeaufgabengesetz, dem Flaggenrechtsgesetz, dem Seelotsgesetz, dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Gefahrgutbeförderungsgesetz, dem Wasserhaushaltsgesetz, dem Verkehrsleistungsgesetz und dem Verkehrssicherstellungsgesetz,

b) auf Grund der unter Buchstabe a genannten Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen oder

c) den Landeswassergesetzen oder nach auf Grund dieser Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen

an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die Polizeidienststellen der Länder, die Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen der Länder, Hafenverwaltungen und nicht-öffentliche Stellen,

2. der Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr oder sonst in einem auf die Schifffahrt bezogenen Zusammenhang mit Wasserfahrzeugen stehen sowie von schweren Straftaten nach § 100a Absatz 2 Strafprozessordnung, an Gerichte, Staatsanwaltschaften, das Bundeskriminalamt als Strafverfolgungsbehörde, die Polizeidienststellen der Länder, die Bundespolizei und den Zoll,

3. der Durchführung von Forschungsvorhaben im Bereich der Binnenschifffahrt und der Bundeswasserstraßen in anonymisierter Form an die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder den Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beauftragten Forschungsnehmer,

4. der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 1) an das Eisenbahn-Bundesamt,

auf Ersuchen der jeweils zuständigen Stelle übermitteln, soweit dies im Einzelfall für die Erfüllung der in Nummer 1 bis 4 genannten Aufgaben jeweils erforderlich ist.

(8) Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dürfen die Daten nach Absatz 1 Satz 1 auf Ersuchen der jeweils zuständigen Stelle an die hierfür zuständigen

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Organe und Einrichtungen der Europäischen Union, an über- oder zwischenstaatliche Stellen, an internationale Organisationen oder öffentliche Stellen anderer Staaten übermitteln, soweit dies

1. zur Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet der Schifffahrt,

2. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr oder sonst in einem auf die Schifffahrt bezogenen Zusammenhang mit Wasserfahrzeugen stehen,

durch die zuständigen Organe und Einrichtungen der Europäischen Union, über- oder zwischenstaatliche Stellen, internationale Organisationen oder öffentliche Stellen anderer Staaten im Einzelfall jeweils erforderlich ist. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass die Daten nur zu dem Zweck verarbeitet und genutzt werden dürfen, zu dem sie übermittelt wurden.

(9) Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dürfen die zum Betrieb von staatenübergreifenden Binnenschifffahrtsinformationsdiensten erforderlichen Daten nach Absatz 1 Satz 1 an benachbarte Staaten übermitteln.

(10) Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes übermitteln dem Statistischen Bundesamt zur Erstellung der Binnenschifffahrtsstatistik auf Anforderung im automatisierten Verfahren Angaben zu den Merkmalen nach §§ 3, 25 Nummer 3 des Verkehrsstatistikgesetzes, soweit sie bei ihnen vorliegen.

(11) Die nach Absatz 1 bis 5 gespeicherten personenbezogenen Daten sind unverzüglich zu löschen, soweit sie für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 bis 5 im Einzelfall jeweils nicht mehr erforderlich sind.

(12) Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes dürfen die Daten nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, und 4 zur Durchführung des jeweiligen Warentransports an Schiffsführer, Frachtmakler, Flottenmanager, Terminalbetreiber, Verlader, Spediteure und Hafenbehörden (Transportbeteiligte) übermitteln. Die Transportbeteiligten dürfen die Daten nach Satz 1 nur zur Durchführung des jeweiligen Warentransports speichern und nutzen; eine weitere Übermittlung ist nicht zulässig. Die Daten nach Satz 1 sind von den Transportbeteiligten unmittelbar nach Abschluss des Warentransports zu löschen. Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben die Transportbeteiligten auf ihre Pflichten nach Satz 2 und 3 hinzuweisen. Speichert oder nutzt ein Transportbeteiligter nachweislich die Daten über den Zweck nach Satz 2 hinaus oder noch nach Abschluss des Warentransportes, ist er von der weiteren Datenübermittlung auszuschließen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

(13) Die Absätze 1 bis 12 sind nicht auf Seeschifffahrtsstraßen anzuwenden.

13. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 einleitender Satzteil und Absatz 4 werden jeweils die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt.

b) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 abschließender Satzteil wird wie folgt geändert:

aaa) Das Wort „Wasserschutzpolizeien“ wird durch das Wort „Polizeidienststellen“ ersetzt.

bbb) Die Wörter „Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft“ werden durch die Wörter „Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation“ ersetzt.

b) In Nummer 2 werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt

c) In Nummer 3 wird das Wort „Wasserschutzpolizeien“ durch das Wort „Polizeidienststellen“ ersetzt.

14. § 11 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 einleitender Satzteil werden die Wörter „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ durch die Wörter „Verkehr und digitale Infrastruktur“ ersetzt

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert

aaa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) nach diesem Gesetz, dem Gefahrgutbeförderungsgesetz sowie dazu erlassener Rechtsverordnungen oder“.

bbb) Im abschließenden Satzteil wird das Wort „Wasserschutzpolizeien“ durch das Wort „Polizeidienststellen“ ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

bb) In Nummer 2 wird das Wort „Wasserschutzpolizeien“ durch das Wort „Polizeidienststellen“ ersetzt.

c) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

„(8) Bis zur Errichtung der Datei nach Absatz 1 dürfen die Daten nach Absatz 2 von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt erhoben und in den bestehenden regionalen Dateien gespeichert und genutzt werden.“

15. § 13 wird wie folgt gefasst:

„§ 13

Datei über Befähigungszeugnisse und sonstige Befähigungsnachweise

(1) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt führt eine Datei,

1. zur Feststellung welche von ihr oder einer ihrer nachgeordneten Behörden erteilten Fahrerlaubnisse, Patente, Befähigungszeugnisse und sonstige Befähigungsnachweise in der Binnenschifffahrt eine Person besitzt,
2. zur Feststellung welche Fahrerlaubnisse, Patente, Befähigungszeugnisse und sonstige Berechtigungen ruhen, vorläufig oder endgültig entzogen wurden.

(2) Zu den in Absatz 1 genannten Zwecken können folgende Daten erhoben, gespeichert und genutzt werden:

1. Familienname, Geburtsname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Anschrift,
2. Art und Registernummer des Befähigungszeugnisses oder sonstigen Befähigungsnachweises, Datum der Erteilung und Gültigkeitsdauer,
3. mit dem Befähigungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verbundene Befugnisse einschließlich eventueller Beschränkungen,
4. früher erteilte Befähigungszeugnisse oder sonstige Befähigungsnachweise,
5. vollziehbare Entscheidungen über Versagung der Erteilung, Entziehung, Widerruf, Rücknahme und Ruhen von Fahrerlaubnissen, Patenten oder sonstigen Berechtigungen,

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

6. Sicherstellung und Verwahrung von Befähigungszeugnissen oder sonstigen Befähigungsnachweisen,

7. Verbote oder Beschränkungen, ein Wasserfahrzeug zu führen.

(3) Bei einer zentralen Herstellung der Befähigungszeugnisse oder sonstigen Befähigungsnachweise übermittelt die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt dem Hersteller die hierfür notwendigen Daten. Der Hersteller darf ausschließlich zum Nachweis des Verbleibs der Befähigungszeugnisse alle Seriennummern der hergestellten Befähigungszeugnisse speichern. Die Speicherung der übrigen im Befähigungszeugnis enthaltenen Angaben ist unzulässig, soweit sie nicht ausschließlich und vorübergehend der Herstellung des Befähigungszeugnisses dient; die Angaben sind anschließend zu löschen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung das Nähere über Art und Umfang der zu speichernden Daten nach Absatz 3 zu bestimmen.

(5) Die nach Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen, soweit dies erforderlich ist, zum Zwecke der

1. Durchführung von Verwaltungsaufgaben

   a) nach diesem Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes oder des Seeaufgabengesetzes erlassener Rechtsvorschriften oder

   b) auf Grund der Landeswassergesetze oder auf Grund dieser Gesetze erlassener Rechtsverordnungen in der am 31. Dezember 1999 geltenden Fassung,

   einschließlich der Feststellung der Tauglichkeit, Zuverlässigkeit und Befähigung einer Person, an Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Polizeidienststellen der Länder, die obersten Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen der Länder und die nach § 3a beliehenen Dritten,

2. Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr stehen, an Gerichte, Staatsanwaltschaften, das Bundeskriminalamt als Strafverfolgungsbehörde und die Polizeidienststellen der Länder,

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3. Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auf dem Gebiet der Schifffahrt an Gerichte, Staatsanwaltschaften, Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Polizeidienststellen der Länder oder
4. Vollstreckung einer Anordnung über das Ruhen von Fahrerlaubnissen und Patenten, deren Entziehung, Rücknahme oder Widerruf an Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Polizeidienststellen der Länder

übermittelt werden.

(6) Die nach Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen an die hierfür zuständigen Stellen der Europäischen Union, internationaler Organisationen, anderer Staaten oder an über- oder zwischenstaatliche Stellen übermittelt werden, soweit dies

1. für Verwaltungsaufgaben auf dem Gebiet der Schifffahrt, einschließlich der ordnungsgemäßen Durchführung von Prüfungsverfahren oder Entziehung von Fahrerlaubnissen,
2. zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Schifffahrt oder
3. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit der Schifffahrt oder sonst mit Wasserfahrzeugen, Schiffspapieren, Fahrerlaubnissen oder Befähigungszeugnissen stehen,

erforderlich ist. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass die Daten nur zu dem Zweck verarbeitet und genutzt werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind. Die Übermittlung von personenbezogenen Daten ist auch dann, wenn beim Empfänger ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist, zulässig, soweit sie zur Abwehr von erheblichen Gefahren für die Sicherheit des Schiffsverkehrs oder bei begründetem Verdacht für die Verhinderung oder Verfolgung von Straftaten nach dem Strafgesetzbuch oder nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz oder dem Betäubungsmittelgesetz, die jeweils mit Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr bedroht sind, oder für die Entscheidung über die Entziehung einer Fahrerlaubnis erforderlich ist.

(7) Die nach Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten sind zu löschen, soweit sie für die Aufgaben nach Absatz 1 nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch, wenn die zugrunde liegende Fahrerlaubnis nicht mehr besteht und kein Ruhen einer weiteren Fahrerlaubnis angeordnet wurde. (8) Bis zur Errichtung der Datei nach Absatz 1 dürfen die Daten nach

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Absatz 2 von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt erhoben und in den bestehenden regionalen Registern gespeichert und genutzt werden. Die Absätze 3 bis 7 gelten entsprechend.“

16. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

§ 14

„Datei über Schifferdienstbücher“

b) Die Absätze 1 bis 4 werden wie folgt gefasst:

„(1) Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu bestimmende zuständige Stelle führt eine Datei über die von den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern ausgestellten Schifferdienstbücher zur Erteilung von Auskünften für die Prüfung der Tauglichkeit und Befähigung einer in der Schifffahrt tätigen Person.

(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck kann die in Absatz 1 genannte Stelle folgende Daten erheben, verarbeiten und nutzen:

1. Familienname, Geburtsname, Vorname, Tag und Ort der Geburt, Anschrift,
2. Angaben über das Schifferdienstbuch: ausstellende Behörde, Ausstellungsdatum und Nummer des Schifferdienstbuchs, Tauglichkeit und Befähigung des Inhabers, Gültigkeitsvermerke.

(3) Bis zur Errichtung der Datei nach Absatz 1 dürfen die Daten nach Absatz 2 in den bestehenden Registern der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter erhoben, gespeichert und genutzt werden. Nach der Errichtung der Datei nach Absatz 1 übermitteln die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter die Daten nach Absatz 2 unverzüglich an die nach Absatz 1 genannte Stelle und löschen die Daten aus den bei ihnen bestehenden Registern unverzüglich.

(4) Die nach Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen, soweit dies zum Zwecke der Durchführung von Verwaltungsaufgaben nach diesem Gesetz, auf Grund dieses Gesetzes erlassener Rechtsvorschriften oder zur Verfolgung von Straftaten und Ord-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

nungswidrigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr stehen, erforderlich ist, an Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und Polizeidienststellen der Länder übermittelt werden."

c) In Absatz 5 werden die Wörter „zwei Jahre, nachdem die letzte Befristung abgelaufen ist." durch die Wörter „mit der Rückgabe des Schifferdienstbuchs oder dem Eingang einer amtlichen Mitteilung über den Tod des Schifferdienstbuchinhabers." ersetzt.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes in der ab dem … [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes] geltenden Fassung neu bekannt machen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Inhalt und Ziel des Gesetzes

Mit dem verstärkten Einsatz von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (River Information Services – RIS), insbesondere der Einführung einer Nutzungspflicht des automatischen Schiffsidentifikationssystems (Automatic Identification System – AIS) in der Binnenschifffahrt werden Regelungen zur Erhebung, Verarbeitung und Übermittlung von Daten durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erforderlich. Die Nutzung von AIS ist am Rhein zum 1. Dezember 2014 und an der Mosel zum 1. Januar 2016 verpflichtend geworden. Auf den übrigen nationalen Binnenwasserstraßen mit erheblichem Gütertransport soll die AIS-Pflicht in Kürze eingeführt werden.

Der Gesetzentwurf schafft eine Rechtsgrundlage für die WSV, die von den Binnenschiffen ausgesendeten AIS-Daten z. B. für Verkehrs-, Unfall-, Schleusen- und Liegestellenmanagement oder für eigene statistische Zwecke nutzen zu können. Damit werden die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie die Umweltfreundlichkeit, Interoperabilität und Effizienz des Verkehrssystems Binnenschiff/Wasserstraße erhöht. Gleichzeitig sollen die Verwaltungsdaten der WSV auch für die amtliche Binnenschifffahrtsstatistik nutzbar gemacht werden, um die Qualität der Statistik zu sichern und die Binnenschifffahrt von bürokratischem Aufwand zu entlasten.

Der Entwurf beinhaltet ferner eine Rechtsgrundlage für die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten im Zusammenhang mit der Erhebung von Schifffahrtsgebühren, da die Einführung eines elektronischen Verfahrens zur Gebührenerhebung beabsichtigt ist.

Darüber hinaus wird die WSV mit der Gesetzesänderung in die Lage versetzt, bei ihr vorhandene RIS-Daten den Transportbeteiligten zur Optimierung der Logistikkette zur Verfügung zu stellen.

Um den Betrieb der Schifffahrtsanlagen wirtschaftlicher zu gestalten, ist in Zukunft vermehrt eine Automatisierung und Fernbedienung von Schifffahrtsanlagen, z. B. von Schleusen, erforderlich. Dadurch fallen bei der WSV in zunehmendem Maße Betriebs-, Audio- und Videodaten an,

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

für deren Erhebung, Verarbeitung und Nutzung eine Rechtsgrundlage geschaffen wird, die Datenmissbrauch verhindert.

Des Weiteren setzt der Entwurf eine Entschließung des Bundesrates vom 11.02.2011 (BR-Drs. 879/10) um, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, im Binnenschifffahrtsaufgabengesetz eine angemessene Speicherfrist für die im Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB) vorgehaltenen Daten vorzusehen, um im Einzelfall bei illegalen Einleitungen wassergefährdender Stoffe in die Bundeswasserstraßen die Ermittlung des Verursachers einer festgestellten Schadstoffwelle zu ermöglichen.

Schließlich bringt der Entwurf eine Neuregelung der bisherigen Register über Befähigungszeugnisse und Schifferdienstbücher, die nun nach der Auflösung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen nicht mehr regional, sondern zentral geführt werden sollen.

Daneben enthält der Entwurf weitere Änderungen des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes, die zur Rechtsklarheit geboten erscheinen, aber kein eigenständiges Gesetzgebungsverfahren rechtfertigen.

Abschließend erfolgen mit dem Gesetzentwurf redaktionelle Änderungen, die sich vorwiegend aus der Neubezeichnung der Bundesministerien, dem veränderten Aufbau der WSV und aktualisierten Verweisen auf geänderte Rechtsnormen ergeben.

II. Gesetzgebungszuständigkeit

Der Bund ist gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 des Grundgesetzes (Binnenschifffahrt und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen) zur Gesetzgebung befugt.

III. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

VI. Erfüllungsaufwand

1. Bürgerinnen und Bürger

Es wird kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

2. Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand. Es werden keine neuen Informationspflichten eingeführt oder abgeschafft.

Das Regelungsvorhaben könnte eine Informationspflicht vereinfachen, indem die Regelungen eine Grundlage dafür schaffen, dass bestehende statistische Auskunftspflichten künftig in automatisierter Form erfüllt und somit Zeitaufwand und Kosten bei den Auskunftspflichtigen verringert werden können. Eine exakte Bewertung des Entlastungspotentials für die Wirtschaft ist jedoch erst möglich, wenn die Verwaltungsdaten der WSV an das Statistische Bundesamt übermittelt werden dürfen und dort für weitere Untersuchungen zur Verfügung stehen. Sollte sich bei diesen Untersuchungen herausstellen, dass die Daten dazu geeignet sind, die bislang im Rahmen von Primärerhebungen gewonnenen Angaben vollständig zu ersetzen, so würden nach grober Schätzung rund 85 % der bislang bei der Binnenschifffahrtstatistik anfallenden Meldungen überflüssig. Die Wirtschaft könnte damit von ca. 170 000 Meldungen im Jahr entlastet werden. Bei einem bisherigen Zeitansatz von 5 Minuten pro Fall und einem Lohnsatz von 25,61 Euro pro Stunde ergibt sich ein maximal mögliches Entlastungspotenzial in Höhe von ca. 360 000 Euro pro Jahr.

3. Verwaltung

Auf Seiten der Verwaltung entsteht geringer Erfüllungsaufwand. Die Zusammenführung der bestehenden dezentralen Dateien für Ordnungswidrigkeiten und Befähigungen wird voraussichtlich mit vorhandenen Verwaltungsmitteln (Office-Produkte wie Excel o. ä.) durchführbar sein.

Alternativ käme die Neuanschaffung von Datenbanksoftware in Betracht. Im Bereich Ordnungswidrigkeiten könnte eine bei der GDWS-Außenstelle Nord schon vorhandene SQL-Datenbank, deren Anschaffungskosten bei 10 000 Euro lagen, genutzt werden. Es würden dann geringe Kos-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

ten entstehen, die durch die Implementierung der Software an anderen Standorten sowie durch die Erweiterung des Rechtekonzepts begründet sind (ca. 5 - 10 000 Euro).

Im Bereich Befähigungen könnte die Neuanschaffung einer Datenbanksoftware analog den Ordnungswidrigkeiten erwogen werden. Für eine zentrale Datei würde der Kostenaufwand zwischen 10 000 - 15 000 Euro betragen. Für das Alternativszenario „Neuanschaffung von Datenbanksoftware“ ergäben sich somit Kosten für die Verwaltung in Höhe von gemittelt 20 000 Euro.

Weiterer einmaliger Erfüllungsaufwand über 65 000 Euro entsteht durch die Einrichtung einer Internetschnittstelle, mit deren Hilfe gewisse bei der WSV vorhandene RIS-Daten Transportbeteiligten zur Verfügung gestellt werden sollen. Für den dauerhaften Betrieb und die Pflege dieser Schnittstelle wird mit jährlichen Kosten in Höhe von 55 000 Euro gerechnet.

Die Einführung von Nutzergebühren zur Finanzierung der Betriebskosten für die Schnittstelle wurde geprüft. Dabei ergab sich jedoch, dass die zusätzlichen Kosten zur Entwicklung eines Abrechnungssystems und der mit einer Gebührenerhebung erforderliche Verwaltungsaufwand außer Verhältnis zu den erwartbaren Gebühreneinnahmen stehen.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere die Verbraucherpreise, sind nicht zu erwarten.

Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil

Zu den einzelnen Vorschriften:

Artikel 1

Die Vorschrift ändert das Binnenschifffahrtsaufgabengesetz im erforderlichen Umfang.

Die im Folgenden nicht näher erläuterten Änderungen der Behördenbezeichnungen ergeben sich aus der Neubezeichnung der Bundesministerien gemäß Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310) und aus der Einrichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zum 1. Mai 2013 (BAnz AT 19.06.2013 B3).

Zu § 1

Die Neuformulierung soll klarstellen, dass sich die beiden in Absatz 1 Nummer 5 genannten Bundesaufgaben („Abwehr von Gefahren für Leben und Gesundheit“ und „Sicherung einer angemessenen Unterbringung“) nur auf die auf Bundeswasserstraßen an Bord befindlichen Personen beziehen. Wie auch aus § 3 Absatz 5 Satz 3 deutlich wird, ist der Bund ausschließlich für Arbeits- und Gesundheitsschutz von Besatzungen und Passagieren im Zusammenhang mit Schiffsbau und -ausrüstung im Sinne des § 3 Absatz 1 Nummer 2 zuständig.

Zu § 2

Eine Überarbeitung wurde erforderlich, um den Wortlaut des Paragraphen an die Entwicklungen im Europarecht anzupassen. Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 wurde zudem sprachlich verbessert. Auf die Schriftform der Anträge nach Absatz 3 kann verzichtet werden. Damit wird dem Projekt „Digitale Erklärungen“ (Normenscreening) der Bundesregierung zum Abbau von Schriftformerfordernissen Rechnung getragen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu § 3

In Absatz 5 Satz 2 wird zur Vereinfachung der Rechtsetzung das Erfordernis des Einvernehmens des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) für Rechtsverordnungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur neu geregelt und auf die Fälle begrenzt, die auch die Arbeitsbedingungen (Absatz 1 Nummer 5) und den Arbeitsschutz (Absatz 1 Nummer 8) der Besatzungsmitglieder und damit den originären Aufgabenbereich des BMAS betreffen können. Damit wird die Einvernehmensregelung auch derjenigen in § 9 Absatz 2 Seeaufgabengesetz angeglichen. Für die wegfallenden Einvernehmenstatbestände, z. B. für Regelungen zum Verhalten im Verkehr (Absatz 1 Nummer 1) sowie Schiffsbau und -ausrüstung (Absatz 1 Nummer 2), wird eine Beteiligung des BMAS im Rahmen der Ressortanhörung als ausreichend erachtet.

In Absatz 6 sowie durchgehend im weiteren Text des BinSchAufgG wird die Bezeichnung „Dienststellen der Wasserschutzpolizeien der Länder“ durch die Bezeichnung „Polizeidienststellen der Länder“ ersetzt. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass in einigen Bundesländern die Wasserschutzpolizei keine eigenständige Polizeibehörde mehr ist, sondern organisatorisch dislozierd an mehrere Polizeibehörden angegliedert ist (so z. B. in Niedersachsen). Die Beibehaltung des Begriffs „Wasserschutzpolizei“ würde in diesen Ländern zu kurz greifen und stellte eine unzulässige Einschränkung der landespolizeilichen Organisationskompetenz dar. Der neue Fachausdruck „Polizeidienststellen der Länder“ orientiert sich begrifflich am Wortlaut der Bund-Länder-Vereinbarungen über die Ausübung von schifffahrtpolizeilichen Vollzugsaufgaben, wo an verschiedenen Stellen von „Polizeikräften der Länder“ oder eben von „Polizeidienststellen des Landes“ gesprochen wird.

Zu § 3a

Die Worte „Rechts- und“ werden gestrichen, da sie überflüssig und damit irreführend sind. Die Fachaufsicht beinhaltet stets auch die Rechtsaufsicht (siehe Grundsätze zur Ausübung der Fachaufsicht der Bundesministerien über den Geschäftsbereich, Stand 2. Mai 2008).

Zu § 3c

Es wird aus Gründen der Einheitlichkeit des Gesetzes für § 3c eine Überschrift neu eingefügt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu § 3d

Es wird aus Gründen der Einheitlichkeit des Gesetzes für § 3d eine Überschrift neu eingefügt.

Zu § 3e

Die Streichung von Absatz 1 Satz 4 erfolgte, da die Regelung mit Auflösung der bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und Einrichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt gegenstandslos wurde.

Zu § 6

In Absatz 1a wurde ein redaktionell fehlerhafter Verweis korrigiert.

Zu § 6a

Die Streichung von Absatz 1 Satz 2 erfolgte, da die Regelung mit Auflösung der bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und Einrichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt gegenstandslos wurde.

Absatz 4 konnte gestrichen werden, da der Regelungsgehalt bereits durch § 15 abgedeckt ist.

Zu § 7

In Absatz 1 wird die Obergrenze für Bußgelder auf 10.000 Euro verdoppelt. Seit der Einführung konkreter Bußgeldhöhen mit dem „Dritten Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt“ (BGBl. I 1986, 551) sind annähernd 30 Jahre verstrichen, so dass eine Inflationsbereinigung erforderlich ist, um wieder eine dem ordnungswidrigen Handeln angemessene Ahndung von Verstößen zu ermöglichen. Die neue Obergrenze wahrt zugleich einen angemessenen Abstand zum Höchstsatz von 25 000 Euro, der unverändert für Verstöße gegen Absatz 2 Nummer 1 („Fahren ohne Fahrerlaubnis“) als gravierendste Ordnungswidrigkeit gilt. Es sei an der Stelle auch darauf hingewiesen, dass für Zuwiderhandlungen gegen schifffahrtspolizeiliche Vorschriften auf Rhein und Mosel mit dem Inkrafttreten des

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

6. Zusatzprotokolls zu der Revidierten Rheinschifffahrtsakte am 1. November 2011 die Höchstgrenze von 2 500 Sonderziehungsrechten auf 25 000 Euro angehoben wurde.

Die Streichung von Absatz 6 erfolgte, da die Regelung mit Auflösung der bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und Einrichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt gegenstandslos wurde.

Zu § 8 (alt)

Der Länderfachausschuss wurde in der Erstausgabe des BinSchAufgG 1956 zur Ergänzung des Ausschusses nach § 34 Binnenschiffsverkehrsgesetzes gebildet und sollte vor allem sicherstellen, dass die Fördermaßnahmen nach § 1 Absatz 1 Nummer 1 BinSchAufgG mit den Ländern vorher abgestimmt werden (s. BT-Drs. 2/1553). Mit der Aufhebung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes durch das Tarifaufhebungsgesetz zum 31. Dezember 1993 entfiel nicht nur der Abstimmungsbedarf zwischen Bund und Ländern in Fragen des Fracht- und Tarifwesens, sondern er ging auch merklich bezüglich anderer Fragen der Binnenschifffahrt zurück. Seit 1996 hat keine Sitzung des Länderfachausschusses beim Bundesministerium für Verkehr mehr stattgefunden.

Des Weiteren hat die Verkehrsministerkonferenz der Länder am 12./13. Oktober 2004 den Bundesminister für Verkehr gebeten, die von ihm initiierten Gremien im Hinblick auf Zahl und Sitzungshäufigkeit mit dem Ziel einer Reduzierung zu überprüfen. Die Überprüfung hat ergeben, dass es eines förmlichen, auf gesetzlicher Grundlage beruhenden Gremiums zur Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt aufgrund der oben dargestellten Entwicklung nicht mehr bedarf. Im Übrigen verständigen sich Bund und Länder auch heute ohne einen durch Gesetz eingerichteten Ausschuss in verkehrspolitischen Fragen in ausreichendem Maße, sei es durch ständige Bund-Länder-Fachausschüsse oder sei es ad hoc zu aktuellen Fragestellungen.

Zu § 8 (neu)

Der § 8 (neu) schafft eine Rechtsgrundlage für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und andere Behörden, die beim verstärkten Einsatz der Binnenschifffahrtsinformationsdienste anfallenden Daten für ihre Aufgabenerledigung zu nutzen. Insbesondere mit der Einführung einer Nutzungspflicht des automatischen Schiffsidentifikationssystems AIS in der Bin-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

nenschifffahrt werden Regelungen zur Erhebung, Verarbeitung und Übermittlung von Daten durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes erforderlich.

Was alles Gegenstand der Binnenschifffahrtsinformationsdienste sein kann, zählt Artikel 3 Buchstabe a) der Richtlinie 2005/44/EG auf, z. B. die Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschifffahrt, Fahrwasser- und Verkehrsinformationen, die Unterstützung der Unfallbekämpfung, die Statistik sowie Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren.

In Absatz 1 werden die Daten, die für die Zwecke der Absätze 1 bis 4 erhoben werden dürfen, abschließend aufgeführt. Als wesentliche Zwecke der Binnenschifffahrtsinformationsdienste erwähnt Absatz 1 dabei die Verkehrsinformationen und das Verkehrsmanagement.

Zum Verkehrsmanagement zählen z. B. das Schleusen- und Liegestellenmanagement, mit dem die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eine effizientere Nutzung ihrer Schifffahrtsanlagen erreichen möchte. Auch die Schifffahrt kann davon profitieren, z. B. wenn sie frühzeitig über belegte Schleusen oder Liegeplätze informiert wird und darauf ihre Fahrtroute oder -geschwindigkeit einrichten kann. Auch für die Verkehrslenkung an bestimmten temporären oder dauerhaften Engpässen soll künftig AIS nutzbar gemacht werden.

Absatz 1 bildet die Rechtsgrundlage für die Dienststellen der WSV zur Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten im Binnenschiffsverkehr, sofern es sich hierbei um personenbezogene oder personenbeziehbare Daten handelt, und – sofern erforderlich – ihre Übermittlung an eine datenbankführende oder sonstige Stelle in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. In den Nummern 1 bis 5 wird aufgelistet, um welche Daten es sich im Einzelnen handelt. Hinsichtlich der Zeitangaben in Nummer 4 wird auf Ziffer 1.4.2.1. des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 415/2007 verwiesen. Ausgangspunkt für eine Präzisierung der Ladungsdaten in Nummer 5 war die Tabelle 5.2.3 des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 414/2007, wonach für jede einzelne Ladung Güterart, HS Code, Ladehafen, Bestimmungshafen und Größe der Landung (in Tonnen) sowie bei Gefahrgut zusätzlich die Güterbezeichnung, Ladungs-Code, Klasse, Verpackungscode und die UN-Nummer anzugeben sind. Die Ladungsdaten sind unter anderem auch für die Tarifierung, Infrastrukturplanung sowie für das Betriebsmanagement der WSV erforderlich.

Die Daten können z. B. unter Zuhilfenahme und Auswertung automatischer Schiffsidentifikationssysteme, des Radars, Schiffsdatenschreibers, schriftlicher, telefonischer oder elektronischer Meldungen erhoben werden. Bei den schriftlichen, telefonischen oder elektronischen Meldungen

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

handelt es um die Meldepflichten, die die Schifffahrtsstraßenordnungen (z. B. § 12.01 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung) für besonders gefahrträchtige Schiffe auf gewissen Strecken vorsehen. Diese Meldungen werden bislang im MIB ausschließlich im Interesse der Havarievorsorge und nur für wenige Stunden gespeichert. Auf Initiative des Bundesrats (Drs. 879/10) sollen die Daten künftig länger gespeichert werden können, damit sie auch zur Aufspürung und Verfolgung von illegalen Gewässereinleitungen von Binnenschiffen herangezogen werden können.

Nicht gespeichert werden sollen die Daten von Schiffen der Bundeswehr und der Vollzugsbehörden des Bundes und der Länder, d. h. in erster Linie der Wasserschutzpolizeien. Im Gegensatz zur AIS-Nutzungspflicht, der auch die Schiffe der Wasserschutzpolizei an Rhein und Mosel aufgrund von internationalen Beschlüssen im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer unterliegen, besteht für die WSV keine Notwendigkeit, Daten von Fahrzeugen der Vollzugsbehörden zum Betrieb von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten zu erheben. Die Verarbeitung und Nutzung (einschließlich der Weitergabe) der gelisteten umfangreichen Daten zu den Einsatzmitteln der Polizeibehörden könnte Rückschlüsse auf die polizeiliche Einsatztaktik ermöglichen und ist aus einsatztaktischer Sicht nicht zu vertreten.

In den Absätzen 2 bis 5 wird die Datenerhebung von weiteren Teilaspekten der Binnenschifffahrtsinformationsdienste präzisiert. In Absatz 2 wird bezüglich der Geschäftsstatistik der WSV – die amtliche Verkehrsstatistik wird nur von der Übermittlungsvorschrift in Absatz 8 berührt – klargestellt, dass hierfür keine personenbezogenen Daten verwendet werden dürfen. Die WSV benötigt eigene Statistiken u. a. für eine bedarfsgerechte Infrastrukturplanung.

Absatz 3 bringt eine Erweiterung der Dateninhalte des Absatzes 1 hinsichtlich der Bankverbindung für die Erhebung von Schifffahrtsgebühren.

Absatz 4 enthält eine zusätzliche Ermächtigung bezüglich der Aufzeichnungen des Funkverkehrs und der Personenanzahl an Bord im Zusammenhang mit Havarievorsorge und Unfallbekämpfung.

Absatz 5 führt eine Rechtsgrundlage ein, auf deren Basis die Audio-, Video- und Betriebsdaten der WSV, die beim Ablauf eines technischen Vorgangs erzeugt werden, unter Beachtung des § 6 b des Bundesdatenschutzgesetzes erhoben, gespeichert und genutzt werden dürfen. Die Regelung wurde notwendig, da bundeseigene Schifffahrtsanlagen i. S. d. § 1 Absatz 4 Nummer 1 Bundeswasserstraßengesetz inzwischen vielfach fernbedient werden und deshalb Audio-, Video-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

und Betriebsdaten erzeugt werden. Als praktisch relevantester Fall ist hierbei das automatisierte Schleusen von Schiffen hervorzuheben.

Absatz 6 Satz 1 stellt für den Bereich der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben klar, dass die Dienststellen der WSV den Polizeidienststellen der Länder alle Daten nach den Absätzen 1 und 4 unabhängig von der Notwendigkeit im Einzelfall übermitteln dürfen. Zu den schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben gehören die Ermittlung von Gefahren für den Schiffsverkehr, die Überwachung der Einhaltung von schifffahrtsrechtlichen Vorschriften, die Prüfung von Schiffspapieren und die Vornahme der Maßnahmen, die keinen Aufschub dulden. Die weitreichende Datenübermittlungsbefugnis ist Folge der mit allen Bundesländern (ex Thüringen) nach § 1 Absatz 1 Nummer 2 BinSchAufgG abgeschlossenen Vereinbarungen über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben. Danach werden die schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben des Bundes durch Polizeikräfte der Länder im Wege der Organleihe wahrgenommen. Zum Wesen der Organleihe gehört, dass das entliehene Organ eines Verwaltungsträgers (in diesem Falle die Wasserschutzpolizei) als das des anderen Verwaltungsträgers (in diesem Fall die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) tätig wird. Das hat u. a. zur Folge, dass die vom entliehenen Organ getroffenen Maßnahmen und Entscheidungen dem Entleiher zugerechnet werden. Konkret bedeutet dies: Die Wasserschutzpolizei wird in den Fällen des schifffahrtspolizeilichen Vollzugs als Organ der WSV tätig. Um wirksam als Vollzugsorgan der WSV operieren zu können, bedarf die Wasserschutzpolizei auch eines Datenzugriffs.

Eine weitergehende Nutzung der RIS-Daten durch die Polizei, insbesondere für repressive Zwecke, ist hingegen nicht mit zentralen Anliegen der RIS-Dienste, nämlich Selbstwahrschau und Havarievorsorge zu fördern, vereinbar und könnte die Akzeptanz von Meldepflichten, AIS-Nutzungspflicht u. ä. in der Binnenschifffahrt gefährden. Es bedarf daher einer gesetzlichen Beschränkung der Beweisverwertung. Satz 2 enthält ein Beweisverwertungsverbot mit bereichsweiser Ausnahme für schifffahrtsspezifische und schwerwiegende Straftaten (siehe auch folgend zu Absatz 7). Ein totales Verwertungsverbot, z. B. analog § 4 Absatz 3 Sätze 4 und 5 Bundesfernstraßenmautgesetz, erschien in der Güterabwägung als zu weitgehend. Die Auswertung bereits erhobener Daten aus den RIS-Erfassungssystemen (also nicht einmal die zusätzliche Datenerhebung) soll etwa zur Aufklärung von Tötungsdelikten beitragen können.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Absatz 7 enthält die Ermächtigung für die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zur Datenübermittlung im Einzelfall.

Zu den in Nummer 1 aufgeführten „sonstigen nicht-öffentlichen Stellen“ zählen insbesondere private Hafenbetriebe oder -dienstleister.

In Nummer 2 wird die Verfolgung von schifffahrtsspezifischen Straftaten (z. B. Gewässerverunreinigung, Gefährdung des Schiffsverkehrs) als Zweck der Datenübermittlung aufgeführt. Damit kann z. B. im Falle einer Umweltstraftat nach § 324 StGB die Auswertung des MIB dazu beitragen, Binnenschiffer als Urheber von illegalen Gewässereinleitungen zu überführen, indem die dort hinterlegten Schiffs- und Ladungsdaten mit den festgestellten Schadstoffen im Gewässer verglichen werden. Des Weiteren sollen die RIS-Daten von der Polizei auch zur Verfolgung der Katalogstraftaten des § 100a Absatz 2 Strafprozessordnung verwendet werden dürfen. Mit Hilfe von AIS-Daten könnte z. B. nach einem Schiff gefahndet werden, auf dem sich ein Besatzungsmitglied, das einer schweren Straftat verdächtig ist, befindet.

In Absatz 8 wird die unter Beachtung der §§ 4 b und 4 c des Bundesdatenschutzgesetzes erfolgende Datenübermittlung im internationalen Kontext statuiert. Mit internationalen Organisationen sind nur Organisationen gemeint, die entweder selbst Völkerrechtssubjekte sind (wie z. B. die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt) oder zumindest doch eindeutig hoheitliche oder öffentliche Aufgaben wahrnehmen. Nicht darunter fallen privatrechtlich organisierte Vereinigungen.

Absatz 9 bezweckt einen vereinfachten – automatisierten – Datenaustausch ausschließlich für die Daten, die zum Betrieb der staatenübergreifenden Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services) erforderlich sind. Privilegiert ist ausschließlich der Datentransfer zu Nachbarstaaten, damit eine Schiffsübergabe von der letzten inländischen Betriebsstelle oder Verkehrszentrale zur ersten ausländischen Betriebsstelle oder Verkehrszentrale möglich ist. Bislang werden entsprechende Datentransfers an Rhein und Mosel auf Grundlage von bilateralen Verwaltungsvereinbarungen vorgenommen.

Absatz 10 enthält die Ermächtigung für die WSV auf Anforderung ihre durch die Nutzung von AIS und anderen elektronischen Meldesystemen (z. B. MIB) gewonnenen Verwaltungsdaten an das Statistische Bundesamt zu übermitteln, soweit diese Daten den Merkmalen der §§ 3, 25 Nummer 3 Verkehrsstatistikgesetz entsprechen. Damit wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, die

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

klarstellt, dass die Datenerhebung für die amtliche Verkehrsstatistik künftig auf die Verwaltungsdaten der WSV, die im Rahmen der Binnenschifffahrtsinformationsdienste anfallen, zurückgreifen kann. Hintergrund ist die bevorstehende Einführung des Bundesgebührengesetzes, wodurch auch die Abgabenerhebung an den Bundeswasserstraßen auf eine neue, nicht mehr zwangsweise ladungsspezifische Grundlage umgestellt wird. Daher können die als „Nebenprodukt“ der Abgabenerhebung entstandenen Geschäftsstatistiken der Schleusen nicht mehr wie bisher zu Zwecken der amtlichen Statistik verwendet werden. Die Übermittlung der Daten im Durchgangsverkehrs nach § 26 Absatz 3 Verkehrsstatistikgesetz war im Geschäftsgang bisher sogar vollständig an die Abgabenerhebung an den Schleusen gekoppelt. Die Nutzung von Verwaltungsdaten der WSV soll damit die Qualität der amtlichen Verkehrsstatistik sichern und es ermöglichen, die für die Verwaltung und die Statistik gleichermaßen notwendigen Daten nur einmal und automatisiert zu erfassen.

Absatz 11 regelt die Datenlöschung.

Absatz 12 erweitert die Datenübermittlungsbefugnisse der WSV an öffentliche und private Transportbeteiligte im Hinblick auf gewisse logistikrelevante Daten des Absatzes 1. Nicht betroffen von Absatz 10 sind die personenbezogenen bzw. personenbeziehbaren Daten des Absatzes 1 Satz Nummer 3 und die in Bezug auf das Geschäftsgeheimnis sensiblen Ladungsdaten nach Absatz 1 Nummer 5. Die Vorschrift basiert auf einer Reihe von europarechtlichen Vorgaben im Zusammenhang mit der Einrichtung von RIS-Diensten, aus denen hervorgeht, dass die Förderung des Datenaustauschs zwischen allen Transportbeteiligten eine staatliche Aufgabe ist. So verlangt Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 2005/44/EG („sog. RIS-Richtlinie“), dass die Mitgliedstaaten Anstöße dazu geben, dass die Betreiber von Schiffen und Eigentümer von Waren an Bord von Schiffen aus den RIS-Diensten umfassenden Nutzen ziehen. Noch konkreter ist Punkt 4 der Ziffer 5.5 des Anhangs der Verordnung 414/2007/EG, der bestimmt, dass die zuständigen Behörden ihre Informationsdienste so gestalten sollen, dass ein Datenfluss zwischen öffentlichen und privaten Beteiligten möglich ist. Außerdem sind die Behörden nach Punkt 6 der Ziffer 5.5 gehalten, ausreichend Möglichkeiten für Anwendungen im Bereich der Logistik, insbesondere den Austausch von Informationen zwischen Nutzern und Kunden bezüglich Fahrzeugen, Häfen und Umschlagstellen vorzusehen.

Zu den besonders wichtigen Daten, die gemäß Ziffer 1.6.2 des Anhangs der Verordnung 415/2007/EG auf Anfrage des Schiffseigners oder der Logistikbeteiligten zur Verfügung stehen

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

müssen, gehören Identifikation und Name des Schiffs, dessen Position sowie die geschätzte Ankunftszeit (ETA) am Bestimmungsort.

Transportbeteiligte sind Schiffsführer, Frachtmakler, Flottenmanager, Terminalbetreiber, Verlader, Spediteure und Hafenbehörden (vgl. Tabelle 1.1. in Ziffer 1.2. des Anhangs der Verordnung 415/2007/EG).

Technisch könnte die Zurverfügungstellung der transportrelevanten Daten über eine von der WSV bereit gestellte internetbasierte Schnittstelle mit Managementfunktion abgewickelt werden, bei der beispielsweise ein Schiffsführer den Kreis der Berechtigten (z. B. Hafenbehörden, Spediteure) und die von diesen konkret abrufbaren Informationen (z. B. die voraussichtliche Ankunftszeit des Schiffes) festlegt. Der Schiffsführer würde also bestimmen, wer die von der WSV bereitgehaltenen Daten einsehen darf. Es handelte sich mithin um eine Datenübermittlung im Sinne der Legaldefinition in § 3 Absatz 4 Nummer 3 lit. b) Bundesdatenschutzgesetz. Nicht vorgesehen ist hingegen, dass die WSV selbst die Daten an Transportbeteiligte aktiv übermittelt.

In Satz 2 ist eine strikte Zweckbindung der Datennutzung festgeschrieben, eine weitere Datenübermittlung von Transportbeteiligten z. B. an sonstige Geschäftspartner ist nicht zulässig. Nach Satz 3 sind die Daten unmittelbar nach Abschluss des jeweiligen Warentransports zu löschen. Der Warentransport ist spätestens dann beendet, wenn die Ware beim Besteller eingetroffen ist, der gesamte Transportvorgang also abgeschlossen ist.

Zur Sicherstellung der Zweckbindung (Satz 2) und Löschung (Satz 3) der übermittelten Daten sieht Satz 4 eine effektive Sanktionsregel in Anlehnung an § 2 Absatz 5 See-Datenübermittlung-Durchführungsverordnung vor.

Absatz 13 stellt klar, dass die Regelung des § 8 nur für Binnenschifffahrtsstraßen gilt. Auf Seeschifffahrtsstraßen gelten die Regelungen des Seeaufgabengesetzes.

Zu § 11

In Absatz 4 Nummer 1 Buchstabe a erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die Änderungen im Gefahrgutrecht, so dass nunmehr die Verweise wieder einschlägig sind.

Absatz 8 enthält eine Übergangsvorschrift für die noch in Nutzung befindlichen regionalen Register.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu § 13

§ 13 erhält die Überschrift „Datei über Befähigungszeugnisse und sonstige Befähigungsnachweise“, womit im Vergleich zum bisherigen „Register“ schon in der Überschrift verdeutlicht werden soll, dass der Bestand an sachlich zusammengehörenden Befähigungsdokumenten in einer elektronischen Datenbank vorgehalten werden kann. Der Begriff „Befähigungszeugnisse“ wird verstanden als Verkörperung der Fahrerlaubnis im Sinne der Binnenschifferpatentverordnung und der entsprechenden Patente nach der Schiffspersonalverordnung-Rhein, die den Begriff „Fahrerlaubnis“ nicht enthält. Der Begriff „Befähigungsnachweise“ ist im Folgenden weiter zu verstehen. Darunter fallen auch sonstige Berechtigungen (z. B. Radarpatent, Radarzeugnis), Sachkundenachweise und Zusatzqualifikationen (z. B. Streckenzeugnisse). Nicht erfasst werden die Befähigungsnachweise des Gefahrgutrechts (Bescheinigungen über die besonderen Kenntnisse des Europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN), da hierfür mit § 16 Absatz 2 Nummer 7 Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt eine speziellere Rechtsgrundlage vorhanden ist.

Absatz 1, der den alten Absatz 2 jetzt integriert, trägt der mit der Errichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zu schaffenden zentralen Datei Rechnung. Die bisher von den aufgelösten sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen geführten regionalen Register sind bis zur Überführung in eine zentrale Datensammlung weiterzuführen (siehe Übergangsvorschrift in Absatz 8). Die neue Datei enthält damit alle relevanten Informationen, die im Zusammenhang mit der Patentausstellung und dem schifffahrtspolizeilichen Vollzug von Bedeutung sind.

Die Absätze 2 bis 6 wurden in der Folge der Änderungen im Absatz 1 und im Interesse einer verbesserten Lesbarkeit neu formuliert. Bei der Übermittlung nach Absatz 6 sind die §§ 4 b und 4 c des Bundesdatenschutzgesetzes zu beachten. Einzelne Änderungen orientieren sich an § 9f Seeaufgabengesetz (Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis).

Absatz 7 stellt klar, dass die Daten spätestens zu löschen sind, wenn die zugrunde liegende Fahrerlaubnis erloschen ist und kein Ruhen der Erlaubnis für eine weitere Fahrerlaubnis angeordnet wurde. Hintergrund dieser Regelung ist die Tatsache, dass viele Binnenschiffer – in legaler Weise – über eine in- und ausländische Fahrerlaubnis verfügen. Bezüglich der ausländischen Fahrerlaubnis kann die deutsche Behörde nach § 24 Absatz 6 Binnenschifferpatentverordnung zusätz-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

lich zur Entziehung der inländischen Fahrerlaubnis nur das Ruhen der Erlaubnis anordnen und in die Datei eintragen. Damit bei Kontrollen der Wasserschutzpolizei nach Entzug der deutschen Fahrerlaubnis die Information über das Ruhen der ausländischen Fahrerlaubnis erhalten bleibt, müssen vor einer Datenlöschung beide Tatbestandsmerkmale kumulativ erfüllt sein. Absatz 8 enthält die oben erwähnte Übergangsvorschrift für die noch in Nutzung befindlichen regionalen Register.

Zu § 14

§ 14 erhält die Überschrift „Datei über Schifferdienstbücher“, womit im Vergleich zum bisherigen „Register“ schon in der Überschrift verdeutlicht werden soll, dass der Bestand an sachlich zusammengehörenden Befähigungsdokumenten in einer elektronischen Datenbank vorgehalten werden kann. Inhaltlich beinhaltet die Datei keine befristeten Schifferdienstbücher mehr, die zwischenzeitlich abgeschafft wurden, sondern dauerhaft ausgestellte Schifferdienstbücher. Die Datei ergänzt damit die Befähigungsdatei nach § 13.

In Absatz 1 verbleibt es bei der Zuständigkeit des Ministeriums für die Bestimmung einer datenbankführenden Stelle für Schifferdienstbücher. Reformbedingt ist derzeit noch nicht abschließend entschieden, an welcher Stelle innerhalb der WSV künftig die Aufgabe wahrgenommen wird.

In Absatz 2 werden Anschrift und Tauglichkeit zur Vervollständigung des Datenkranzes hinzugefügt.

Absatz 3 enthält eine Übergangsvorschrift für die noch in Nutzung befindlichen regionalen Register bei den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern.

Die Ergänzung in Absatz 4 versetzt die Wasserschutzpolizeien der Länder künftig in die Lage, sich von der ausstellenden Behörde Angaben aus Schifferdienstbüchern, z. B. zur Befähigung des Besatzungsmitglieds, übermitteln zu lassen. Diese Ergänzung erfolgt vor dem Hintergrund, dass im Rahmen von Besatzungskontrollen immer wieder gefälschte oder verfälschte Schifferdienstbücher vorgelegt werden, um über nicht vorhandene Qualifikationen zu täuschen.

In Absatz 5 orientiert sich die Löschungsfrist nunmehr an der vergleichbaren Regelung in § 61 Straßenverkehrsgesetz. Auch die Daten von Schifferdienstbuchinhabern müssen grundsätzlich lebenslänglich vorgehalten werden, nicht zuletzt zum Schutze der wohlerworbenen Rechte des

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Binnenschiffers im Fall des Verlustes seines Schifferdienstbuches. Dies gilt nicht bei freiwilliger Rückgabe der Schifferdienstbuchs durch den Berechtigten.

Artikel 2

Artikel 2 enthält aufgrund der zahlreichen Änderungen eine Neubekanntmachungserlaubnis.

Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes (NKR-Nr. 3492, BMVI)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand
Wirtschaft Jährliche Entlastung	 - 360.000 Euro
Verwaltung (Bund) Einmaliger Erfüllungsaufwand Jährliche Erfüllungsaufwand	 85.000 Euro 55.000 Euro
‚One in one out'-Regel	Im Sinne der 'One in one out-Regel der Bundesregierung stellt die jährliche Entlastung ein Out von 360.000 Euro dar.
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsentwurf geltend.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsentwurf werden Rechtsgrundlagen für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) geschaffen, die von Binnenschiffen ausgesendeten AIS-Daten (Automatic Identification System) nutzen zu können und nutzbar zu machen sowie vorhandene RIS-Daten (River Information Service) für Transportbeteiligte zur Verfügung stellen zu können. Zudem werden Regelungen für die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten (Betriebs-, Audio- und Videodaten) von automatisierten und ferngesteuerten Schifffahrtsanlagen wie z.B. Schleusen geschaffen.

II.1 Erfüllungsaufwand:

Der Regelungsentwurf hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

Wirtschaft

Die WSV wird ermächtigt, auf Anforderung ihre Verwaltungsdaten (gewonnen durch die Nutzung von AIS und anderen elektronischen Meldesystemen) an das Statistische Bundesamt zu übermitteln. Dies erübrigt einerseits die doppelte Erfassung der für die Verwaltung und Statistik gleichermaßen notwendigen Daten und ermöglicht andererseits eine automatisiert Erfassung. Dies birgt eine Erleichterung für die Wirtschaft in der Weise, dass das Unternehmen oder Schiffsführer in der Binnenschifffahrt dann rund 85 Prozent der Meldungen für die Binnenschifffahrtsstatistik nicht mehr melden müssen. Sofern die Daten durch das Statistische Bundesamt verwertbar sind, entsteht für die Wirtschaft eine Entlastung von 360.000 Euro pro Jahr (170.000 Meldungen, 5 Minuten pro Fall, 25,61Euro/h).

Verwaltung (WSV):

Künftig sollen den Transportbeteiligten RIS-Daten zur Verfügung gestellt werden. Hierfür bedarf es der Einrichtung einer Schnittstelle bei der WSV. Die Einrichtung der Schnittstelle verursacht einen einmaligen Umstellungsaufwand von rund 65.000 Euro. Für den dauerhaften Betrieb und die Pflege wird ein Aufwand von 55.000 Euro pro Jahr zugrunde gelegt.

Darüber hinaus ist infolge der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung die Zentralisierung der Daten im Zusammenhang mit Befähigungen und Ordnungswidrigkeiten erforderlich. Die Zusammenführung der dezentralen Dateien wird mit der bereits bestehenden Office-Anwendung möglich sein. Als Alternative stellt das Ressort die Neuanschaffung und Implementierung einer entsprechenden Datenbanksoftware mit einem einmaligen Erfüllungsaufwand von 20.000 Euro dar.

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar und plausibel dargelegt. Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Stellungnahme
des Bundesrates

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Binnenschifffahrtsaufgabengesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 951. Sitzung am 25. November 2016 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 12 (§§ 8 und 8a BinSchAufgG)

   In Artikel 1 ist Nummer 12 wie folgt zu fassen:

   '12. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

   "§ 8a
   Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten im Binnenschiffsverkehr

   …< weiter wie Vorlage (Artikel 1 Nummer 12 (§ 8 des Gesetzentwurfs)) >…" '

   Begründung:

   § 8 BinSchAufgG beinhaltet verbindlich die Verpflichtung des Bundes gemäß Artikel 89 Absatz 3 GG, sich mit den Ländern - nicht nur zu verkehrspolitischen Maßnahmen - im Einvernehmen auszutauschen. Dies ist unter anderem gerade für die Wasserschutzpolizeien der Länder von besonderer Bedeutung, da diese gemäß der jeweiligen Bund-Länder-Vereinbarungen für den schifffahrtspolizeilichen Vollzug auf den Bundeswasserstraßen zuständig sind. Die Begründung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVi), dass seit 1996 keine gemeinsame Sitzung mehr stattgefunden hat, darf nicht zur Streichung des § 8 BinSchAufgG führen. Sehr wohl wurde der Bedarf für weitere Sitzungen gesehen, allerdings hat es seitens des BMVi keine Einladungen mehr gegeben. Ebenso wird die seitens des BMVi angeführte Begründung, es fände auch ohne diese gesetzliche Verpflichtung eine ausreichende verkehrspolitische Verständigung zwischen dem Bund und den Ländern statt, nicht geteilt. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Bestrebungen des Bundes, einzelne Bundeswasserstraßen an die Länder abzugeben beziehungsweise diese verkehrsrechtlich zu "entwidmen", wird eine gesetzliche Grundlage zur Abstimmung

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

zwischen Bund und Ländern als zwingend erforderlich angesehen. Diese Notwendigkeit ergibt sich auch vor dem Hintergrund des aktuellen Gerichtsurteils des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg vom 17. Dezember 2015 (OVG 1 B 48.14 - vorhergehend: VG Potsdam: 10 K 587/03) zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes aus dem Jahre 1998 zur Umwandlung von Bundeswasserstraßen in "sonstige Binnenwasserstraßen des Bundes" (…bei der Verwaltung, dem Ausbau und dem Neubau von Wasserstraßen sind die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren. - § 8 BinSchAufgG i. V. m. Artikel 89 Absatz 3 GG).

Durch die Beibehaltung des § 8 BinSchAufgG sollte § 8 BinSchAufgG-E in § 8a BinSchAufgG-E umbenannt werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 12 (§ 8a* Absatz 12 Satz 4 und 5 BinSchAufgG)

In Artikel 1 Nummer 12 sind in § 8a Absatz 12 die Sätze 4 und 5 wie folgt zu fassen:

"Im Falle einer nachweislich zweckwidrigen Nutzung übermittelter Daten durch eine nichtöffentliche Stelle ist diese von der weiteren Datenübermittlung auszuschließen. Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben die Transportbeteiligten auf ihre Pflichten sowie auf die Folge von Verstößen nach den Sätzen 2 bis 4 hinzuweisen."

Begründung:

Die Weitergabe der bei der Verwaltung vorhandenen, transportrelevanten Daten an private Transportbeteiligte ist Voraussetzung für einen erfolgreichen Digitalisierungsprozess in der Binnenschifffahrt.

Der vorgesehene Ausschluss der Transportbeteiligten von der weiteren Datenübermittlung bereits bei unterbliebener Datenlöschung nach Abschluss des Warentransportes entspricht nicht dem Verhältnismäßigkeitsprinzip.

Aus den EU-Vorgaben der RIS-Richtlinie 2005/44/EG und der Verordnung 414/2007/EG ergibt sich, dass die Förderung des Datenaustausches zwischen allen Transportbeteiligten staatliche Aufgabe ist. Hieraus folgt, dass ein Ausschluss vom Datenaustausch nur bei erheblichen Verstößen eines Transportbeteiligten in Betracht kommt. Eine gegebenenfalls nur versehentlich unterbliebene bzw. nicht "unmittelbar nach Abschluss des Warentransportes" durchgeführte Datenlöschung gehört im Gegensatz zu einer zweckwidrigen Nutzung der Daten nicht zu solchen erheblichen Verstößen und rechtfertigt keinen Ausschluss vom Datenaustausch. In der Gesetzesbegründung wird darauf verwiesen, dass die Sanktionsregel in Anlehnung an § 2 Absatz 5 See-Datenübermittlung-Durchführungsverordnung geschaffen wurde. Allerdings ist

* siehe Ziffer 1

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

dort die Sanktion ausschließlich auf Fälle zweckwidriger Nutzung beschränkt und erfasst keine Fälle unterbliebener Löschung.

Darüber hinaus soll die Hinweispflicht der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung klarer gefasst werden.

3. Zu Artikel 1 Nummer 15 (§ 13 Absatz 7 BinSchAufgG)

Die Einrichtung einer zentralen Datei über Befähigungszeugnisse und sonstige Befähigungsnachweise wird ausdrücklich begrüßt. Aus den Erfahrungen im Vollzug ist aber auf ein praktisches Problem aufmerksam zu machen.

Nach der Regelung des § 13 Absatz 7 BinSchAufgG-E sind die personenbezogenen Daten spätestens zu löschen, wenn die zugrunde liegende Fahrerlaubnis nicht mehr besteht. Es werden aber in der Kontrollpraxis Fälle festgestellt, wonach im Anschluss an eine nicht mehr bestehende inländische Fahrerlaubnis ein Schiffsführer sich eine ausländische Fahrerlaubnis besorgt beziehungsweise bereits im Besitz einer ausländischen Fahrerlaubnis war, aber die deutschen Behörden davon keine Kenntnis hatten, um damit weiterhin einer Tätigkeit als Schiffsführer nachzugehen, obwohl eine Eignung nachweisbar nicht mehr gegeben war.

Der Wegfall der inländischen Fahrerlaubnis ist für die kontrollierenden Beamten nicht mehr nachvollziehbar. Um eine derartige Praxis zu vermeiden, bittet der Bundesrat im weiteren Gesetzgebungsverfahren dafür zu sorgen, dass die Datensätze über die endgültige Entziehung einer deutschen Fahrerlaubnis auch über den Zeitpunkt des Wegfalls dieser Fahrerlaubnis hinaus für einen begrenzten Zeitraum gespeichert werden können.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Gegenäußerung

der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nummer 12; § 8 BinSchAufgG)

Die Bundesregierung weist den Vorschlag zurück und lehnt ihn ab.

Der Antrag des Bundesrates zielt darauf ab, den Länderfachausschuss nach § 8 Binnenschifffahrtsaufgabengesetz (BinSchAufgG) beizubehalten als Gremium zur gegenseitigen Abstimmung für Fragen, die sich aus dem Umbau der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ergeben (Entwidmung und Umwandlung von Bundeswasserstraßen in sonstige Binnenwasserstraßen). Der Länderfachausschuss sei Ausdruck der Verpflichtung des Bundes, sich gemäß Artikel 89 Absatz 3 Grundgesetz im Einvernehmen mit den Ländern auszutauschen.

Hierzu stellt die Bundesregierung fest, dass der Länderfachausschuss in keinem Zusammenhang mit Artikel 89 Absatz 3 Grundgesetz steht. Das dortige Einvernehmenserfordernis mit den Ländern betrifft die Verwaltung und Unterhaltung sowie den Ausbau von Bundeswasserstraßen und ist inhaltlich ausschließlich auf die Belange der Landeskultur und der Wasserwirtschaft beschränkt. Auf einfachgesetzlicher Ebene sind die Materien des Verkehrsrechts (geregelt im BinSchAufgG) und des Wasserwegerechts (geregelt im Bundeswasserstraßengesetz) zu trennen. Der Länderfachausschuss dient nur der „Verständigung des Bundes mit den Ländern bei der Durchführung dieses Gesetzes“, also des BinSchAufgG. Fragen der Entwidmung und Umwandlung von Bundeswasserstraßen betreffen das Bundeswasserstraßengesetz. Sie könnten daher gar nicht im Länderfachausschuss behandelt werden.

Es verbleibt dabei, dass der Länderfachausschuss seit dem Jahr 1996 aus den in der Gesetzesbegründung näher erläuterten historischen Gründen nicht mehr tagte und künftig entfallen kann. Im Übrigen führt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur notwendige Besprechungen zu aktuellen verkehrsbezogenen Bund-Länder-Themen auch ohne gesetzlich veran-

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

kertes Gremium durch, wie zuletzt das Bund-Länder-Gespräch zur Frage der Kostentragung des schifffahrtspolizeilichen Vollzugs im Jahr 2015 zeigte.

Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nummer 12; § 8 Absatz 12 Satz 4 und 5 BinSchAufgG)
Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag teilweise zu.

Der Antrag des Bundesrates zielt darauf ab, eine Datenschutzregelung, wonach Unternehmen, die logistikrelevante Daten nicht unmittelbar nach Abschluss des Transportvorgangs löschen, zwingend von der weiteren Datenübermittlung ausgeschlossen werden sollen, zu streichen.

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass ein ersatzloses Streichen aufgrund der besonderen Sensibilität der Binnenschiffer in Bezug auf Privatsphäre und Datenschutz nicht in Betracht kommt. Die verglichen mit der Seeschifffahrt gesteigerte Schutzbedürftigkeit liegt darin begründet, dass immer noch zahlreiche Partikuliere anzutreffen sind, bei denen das Schiff als Wohn- und Arbeitsstätte gleichermaßen den Lebensmittelpunkt von Familien bildet. Über eine „Soll-“ statt einer „Ist“-Sanktion bei unterbliebener Datenlöschung kann den vom Bundesrat vorgebrachten Bedenken aber Rechnung getragen werden, ohne die schutzwürdigen Belange der betroffenen Binnenschiffer zu gefährden.

Den Vorschlag des Bundesrates beabsichtigt die Bundesregierung im weiteren parlamentarischen Verfahren in Artikel 1 Nummer 12 wie folgt umsetzen:

> In § 8 Absatz 12 werden die Sätze 4 und 5 durch folgende Sätze 4 bis 6 ersetzt:
>
> "Speichert oder nutzt ein Transportbeteiligter nachweislich die Daten über den Zweck nach Satz 2 hinaus, ist er von der weiteren Datenübermittlung auszuschließen. Speichert oder nutzt ein Transportbeteiligter nachweislich die Daten noch nach Abschluss des Warentransportes, soll er von der weiteren Datenübermittlung ausgeschlossen werden. Die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben die Transportbeteiligten auf ihre Pflichten nach Satz 2 und 3 sowie auf die Folge von Verstößen nach den Sätzen 4 und 5 hinzuweisen."

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zu Nummer 3 (Artikel 1 Nummer 15; § 13 Absatz 7 BinSchAufgG)

Die Bundesregierung greift den Vorschlag des Bundesrates auf.

Der Antrag des Bundesrates zielt darauf ab, die Löschungsregel des künftig zentralen Fahrerlaubnisregisters für Befähigungszeugnisse in einem Punkt nachzuschärfen. Deutsche Fahrerlaubnisse sollen nicht schon bei Entzug, sondern erst einen „begrenzten Zeitraum“ später aus dem zentralen Register gelöscht werden, um sogenannten Führerscheintourismus mit ausländischen Fahrerlaubnissen zu erschweren.

Die Bundesregierung begrüßt die Anregung des Bundesrates aus schifffahrtspolizeilicher Sicht. Um eine uferlose Speicherung von personenbezogenen Daten im Fahrerlaubnisregister auszuschließen, schlägt die Bundesregierung vor, den „begrenzten Zeitraum“ auf drei Jahre festzulegen. Sollte ein Binnenschiffer bei Entzug seiner deutschen Fahrerlaubnis seine ausländische Fahrerlaubnis verschwiegen haben oder er anschließend eine ausländische Fahrerlaubnis neu erworben haben, ist davon auszugehen, dass er innerhalb von drei Jahren Gebrauch von seiner ausländischen Fahrerlaubnis machen und im Rahmen von Routinekontrollen auffallen würde.

Den Vorschlag des Bundesrates möchte die Bundesregierung im weiteren parlamentarischen Verfahren in Artikel 1 Nummer 15 wie folgt umsetzen:

§ 13 Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

(7) Die nach Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten sind zu löschen, soweit sie für die Aufgaben nach Absatz 1 nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch, wenn die zugrunde liegende Fahrerlaubnis seit mehr als drei Jahren nicht mehr besteht und kein Ruhen einer weiteren Fahrerlaubnis angeordnet wurde.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.